

XIII

Campagne dans la mer de Timor

Le Dolly-Hope quitta le port de San-Diégo à dix heures du matin, le 3 avril 1882. Au large de la terre d'Amérique, le capitaine Ellis suivit vers le sud-ouest une direction un peu inférieure à celle de sa première campagne. En effet, il voulait atteindre par le plus court la mer d'Arafoura, en franchissant le détroit de Torrès, au-delà duquel avait été rencontré le fragment de guibre du Franklin.

Le 26 avril, on eut connaissance des îles Gilbert, éparses au milieu de ces parages, où les calmes du Pacifique, à cette époque de l'année, rendent la navigation si lente, si pénible pour les navires à voiles. Après avoir laissé dans le nord les deux groupes de Scarborough et de Kingsmill, qui composent cet archipel, situé à huit cents milles du littoral californien, au sud-est des Carolines, le capitaine Ellis s'engagea à travers le groupe de Vanikoro, signalé depuis une quinzaine de lieues par le mont Kapogo, qui pointait à l'horizon.

Ces îles verdoyantes et fertiles, couvertes d'impénétrables forêts sur toute leur étendue, appartiennent à l'archipel Viti. Elles sont cernées de récifs madréporiques, qui en rendent les approches

extrêmement dangereuses. C'est là, on le sait, que Dumont d'Urville et Dillon retrouvèrent les débris des bâtiments de Lapérouse, la Recherche et l'Espérance, partis de Brest en 1791, et qui, poussés sur les récifs de Vanikoro, ne devaient jamais revenir.

En vue de cette île si tristement célèbre, il s'opérait un rapprochement bien naturel dans l'esprit des hommes du Dolly-Hope. Le Franklin avait-il subi le sort des navires de Lapérouse? Ainsi que cela était arrivé pour Dumont d'Urville et Dillon, le capitaine Ellis ne retrouverait-il que les débris du navire perdu? Et, s'il ne découvrait pas le lieu de la catastrophe, le destin de John Branican et de ses compagnons demeurerait-il à l'état de mystère?

À deux cents milles au delà, le Dolly-Hope traversa obliquement l'archipel des Salomon, dénommé autrefois Nouvelle-Géorgie ou Terres Arsacides.

Cet archipel renferme une dizaine de grandes îles, dispersées sur une aire de deux cents lieues en longueur et quarante en largeur. Parmi elles se trouvent les îles Carteret, autrement dites les îles du Massacre, et dont le nom indique de quelles scènes sanglantes elles furent le théâtre.

Le capitaine Ellis n'avait aucun renseignement à demander aux

indigènes de ce groupe, aucune investigation à faire dans ces parages. Il n'y relâcha pas et hâta sa marche vers le détroit de Torrès, non moins impatient que Zach Fren de rallier la partie de cette mer d'Arafoura où l'épave avait été découverte. Ce serait là que l'enquête serait conduite avec un soin minutieux, une infatigable persévérance, qui en assurerait peut-être le succès.

Les terres de la Papouasie, appelées aussi Nouvelle-Guinée, n'étaient pas très éloignées. Quelques jours après avoir franchi l'archipel des Salomon, le Dolly-Hope eut connaissance de l'archipel des Louisiades. Il passa au large des îles Rossel, d'Entrecasteaux, Trobriand, et d'un grand nombre d'îlots, enfouis sous le magnifique dôme de leurs cocotiers.

Enfin, au bout d'une traversée de trois semaines, les vigies reconnurent à l'horizon les hautes terres de la Nouvelle-Guinée, puis les pointes du cap York, projetées par le littoral australien, qui limitent au nord et au sud le détroit de Torrès.

C'est un passage extrêmement dangereux, ce détroit. À moins d'y être contraints, les capitaines au long cours se gardent bien de s'y hasarder. C'est à ce point, paraît-il, que les compagnies d'assurances maritimes refusent de garantir les risques de mer que l'on y rencontre.

Il y a lieu de se défier de ces courants, qui vont incessamment de

l'est à l'ouest, entraînant les eaux du Pacifique vers la mer des Indes. Les hauts-fonds y rendent la navigation extrêmement périlleuse. On ne peut s'y aventurer que pendant quelques heures de jour, lorsque la position du soleil permet d'apercevoir les brisants sous les traînées de la houle.

Ce fut en vue du détroit de Torrès que le capitaine Ellis, dans une conversation qu'il eut avec son second officier et Zach Fren, demanda au maître:

«C'est bien à la hauteur de l'île Melville que le Californian a repêché l'épave du Franklin?»

-- Précisément, répondit Zach Fren.

-- Il faudrait donc compter à peu près cinq cents milles à travers la mer d'Arafoura depuis le détroit?...

-- En effet, capitaine, et je comprends ce qui vous embarrasse. Étant donnés les courants réguliers, qui portent de l'est à l'ouest, il semble que, puisque ce morceau de guibre a été recueilli au large de l'île Melville, c'est que le Franklin a dû se perdre à l'entrée du détroit de Torrès...

-- Sans doute, Zach Fren, et il faudrait en conclure que John Branican serait allé choisir ce dangereux passage pour se rendre à

Singapore? Or, cela, je ne l'admettrai jamais. À moins de circonstances qui m'échappent, je persiste à croire qu'il a dû traverser les parages de la Malaisie, comme nous l'avons fait lors de notre première campagne, puisqu'il a été aperçu pour la dernière fois dans le sud de l'île Célèbes.

-- Et comme ce fait ne peut être discutable, fit observer le second, il en résulte que si le capitaine Branican a pénétré dans la mer de Timor, il n'a pu y arriver que par l'un des détroits qui séparent les îles de la Sonde.

-- C'est incontestable, répondit le capitaine Ellis, et je ne comprends plus comment le Franklin a pu être ramené vers l'est. De deux choses l'une, ou il était désespéré, ou il ne l'était pas. S'il était désespéré, c'est à des centaines de milles dans l'ouest du détroit de Torrès que les courants ont dû l'entraîner. S'il ne l'était pas, pourquoi serait-il revenu vers ce détroit, puisque Singapore est dans une direction opposée.

-- Je ne sais que penser, répliqua le second. Si l'épave avait été trouvée dans la mer des Indes, cela pourrait s'expliquer par un naufrage qui aurait eu lieu soit sur les îles de la Sonde, soit sur le littoral ouest de l'Australie...

-- Tandis qu'elle a été repêchée à la hauteur de l'île Melville, répondit le capitaine Ellis, ce qui indiquerait que le Franklin

s'est perdu dans la partie de la mer d'Arafoura voisine du détroit de Torrès, ou même dans ce détroit.

-- Peut-être, fit observer Zach Fren, existe-t-il des contrecourants le long de la côte australienne, qui ont repoussé l'épave vers le détroit. Dans ce cas, le naufrage pourrait s'être produit dans l'ouest de la mer d'Arafoura.

-- Nous le verrons, dit le capitaine Ellis. Mais, en attendant, manoeuvrons comme si le Franklin s'était brisé sur les écueils du détroit de Torrès...

-- Et si nous manoeuvrons bien, répéta Zach Fren, nous retrouverons le capitaine John!»

C'était, en somme, ce qu'il y avait de mieux à faire, et c'est ce qui fut fait.

La largeur du détroit de Torrès est estimée à une trentaine de milles. On se figurerait difficilement le fourmillement de ses îlots et de ses récifs, dont la position est à peine établie par les meilleurs hydrographes. On en compte au moins neuf cents, à fleur d'eau pour la plupart, et dont les plus considérables ne mesurent que trois à quatre milles de circonférence. Ils sont habités par des tribus d'Andamènes, très redoutables aux équipages qui tombent entre leurs mains, ainsi que le prouve le massacre des

matelots du Chesterfield et du Hormuzier.

En se transportant de l'un à l'autre dans leurs légères pirogues, leurs praos-volants, de construction malaise, ces naturels peuvent aller sans peine de la Nouvelle-Guinée à l'Australie ou de l'Australie à la Nouvelle-Guinée. Donc, si le capitaine John et ses compagnons s'étaient réfugiés sur l'un de ces îlots, il leur eût été assez facile de rallier la côte australienne, puis de gagner quelque bourgade du golfe de Carpentarie ou de la péninsule du cap York, et leur rapatriement n'aurait pas offert de grandes difficultés. Or, comme aucun d'eux n'avait reparu, la seule hypothèse admissible, c'est qu'ils étaient tombés au pouvoir des indigènes du détroit, et ce n'est point de ces sauvages qu'il faut attendre le respect des prisonniers: ils les tuent sans pitié, ils les dévorent, et où alors rechercher les traces de ces sanglantes catastrophes?

Voilà ce que pensait le capitaine Ellis, ce que disaient les hommes du Dolly-Hope. Tel avait dû être le sort des survivants du Franklin, s'il s'était perdu dans le détroit de Torrès... Restait, il est vrai, le cas où il ne se serait pas engagé à travers ce détroit; mais alors, de quelle façon expliquer que ce fragment de sa guibre eût été rencontré au large de l'île Melville?

Le capitaine Ellis se lança intrépidement à travers ces

redoutables passes, prenant en même temps toutes les mesures que commandait la prudence. Ayant un bon steamer, des officiers vigilants, un équipage courageux et de sang-froid, il comptait bien se débrouiller au milieu de ce labyrinthe d'écueils et aussi tenir en respect les indigènes qui tenteraient de l'attaquer.

Lorsque -- pour une raison ou pour une autre -- les bâtiments embouquent le détroit de Torrès, dont l'ouverture est sillonnée de bancs de coraux du côté de l'océan Pacifique, ils longent de préférence la côte australienne. Mais, dans le sud de la Papouasie, il existe une assez grande île, l'île Murray, qu'il importait de visiter avec soin.

Pour cela, le Dolly-Hope s'avança entre les deux dangereux récifs désignés par les noms Eastern-Fields et Boot-Reef. Et même, ce dernier, par la disposition de ses roches, présentant de loin l'apparence d'un navire naufragé, on put croire que c'étaient les restes du Franklin. De là une émotion de courte durée, car la chaloupe à vapeur eut bientôt permis de constater qu'il n'y avait là qu'un bizarre amoncellement de masses coralligènes.

Plusieurs canots, simples troncs d'arbres creusés au feu ou à la hache, munis de balanciers qui assurent leur stabilité en mer, manoeuvrés à la pagaie par cinq ou six naturels, furent aperçus aux approches de l'île Murray. Ces naturels s'en tinrent à des cris, ou plutôt à de véritables hurlements de fauves. Sous petite

vapeur, le Dolly-Hope put faire le tour de l'île, sans avoir à repousser leur agression. Nulle part, on n'aperçut les débris d'un naufrage. Sur ces îles et îlots, rien que de noirs indigènes aux formes athlétiques, à la chevelure laineuse, teinte en rouge, à la peau luisante, au nez gros, non épaté. En vue de manifester des intentions hostiles, ils agitaient leurs lances, leurs arcs, leurs flèches, après s'être rassemblés sous l'abri de cocotiers, qui se comptent par milliers dans ces régions du détroit.

Pendant un mois, jusqu'au 10 juin, après avoir renouvelé sa provision de combustible à Somerset, un des ports de l'Australie septentrionale, le capitaine Ellis visita minutieusement l'espace compris entre le golfe de Carpentarie et la Nouvelle-Guinée. Il relâcha aux îles Mulgrave, Banks, Horn, Albany, à l'île Booby, creusée de cavernes obscures, dans l'une desquelles est établie la boîte aux lettres du détroit de Torrès. Mais les navigateurs ne se contentent pas de déposer leurs lettres dans cette boîte, dont la levée n'est pas régulière, on le pense bien. Une sorte de convention internationale oblige les marines des divers États à faire des dépôts de charbon et de vivres sur cette île Booby, et il n'est pas à craindre qu'ils soient pillés par les naturels, car la violence des courants ne permet pas à leurs fragiles embarcations d'y accoster.

À plusieurs reprises, en les amadouant par des présents d'infime valeur, on réussit à communiquer avec quelques mados ou chefs de

ces îles. Ils offraient en revanche du «kaiso» ou écailles de tortue, et des «incras», coquilles enfilées qui leur servent de monnaie. Faute de pouvoir se faire comprendre ou de comprendre leur langage, il fut impossible de savoir si ces Andamènes avaient connaissance d'un naufrage, qui aurait coïncidé par sa date avec la disparition du Franklin. En tout cas, il ne semblait pas qu'ils eussent en leur possession des objets de fabrication américaine, armes ou ustensiles. On ne trouva ni ferrures, ni pièces de charpente, ni débris de mâture ou d'espars, qui auraient pu provenir de la démolition d'un navire. Aussi, lorsque le capitaine Ellis quitta définitivement les insulaires du détroit de Torrès, s'il n'était pas à même d'affirmer que le Franklin n'était pas venu se fracasser sur ces récifs, du moins n'avait-il recueilli aucun indice à ce sujet.

Il s'agissait maintenant d'explorer la mer d'Arafoura, à laquelle fait suite la mer de Timor, entre le chapelet des petites îles de la Sonde au nord, et le littoral australien au sud. Quant au golfe de Carpentarie lui-même, le capitaine Ellis ne jugea point à propos de le visiter, vu qu'un naufrage qui se fût produit sur ses côtes n'aurait pu rester inconnu des colons du voisinage. C'était, au contraire, sur le littoral de la Terre d'Arnheim qu'il songeait à porter d'abord ses investigations. Puis, au retour, il explorerait la partie septentrionale de la mer de Timor, et les nombreuses passes qui y donnent accès entre les îles.

Cette navigation sur les accores de la Terre d'Arnheim, semés d'îlots et de récifs, ne demanda pas moins d'un mois. Elle fut faite avec un zèle et aussi une audace que rien ne pouvait décourager. Mais partout, depuis la pointe occidentale du golfe de Carpentarie jusqu'au golfe de Van Diémen, les renseignements firent défaut. Nulle part, l'équipage du Dolly-Hope ne parvint à retrouver les restes d'un bâtiment naufragé. Ni les indigènes australiens, ni les Chinois, qui font le commerce du tripang dans ces mers, ne fournirent un éclaircissement quelconque. En outre, si les survivants du Franklin avaient été faits prisonniers par les tribus australiennes de cette contrée, tribus adonnées au cannibalisme, pas un d'eux n'aurait été épargné, ou c'eût été miracle.

Le 11 juillet, arrivé sur le cent trentième degré de longitude, le capitaine Ellis commença à opérer la reconnaissance de l'île Melville et de l'île Bathurst, qui ne sont séparées l'une de l'autre que par une passe assez étroite. C'était à dix milles dans le nord de ce groupe que l'épave du Franklin avait été recueillie. Pour qu'elle n'eût pas été entraînée plus loin vers l'ouest, il fallait que les courants ne l'eussent détachée des récifs que peu de temps avant l'arrivée du Californian. Il était donc possible que le théâtre de la catastrophe ne fût pas très éloigné.

Cette exploration dura près de quatre mois, car elle engloba non

seulement le périple des deux îles, mais aussi les lignes côtières de la Terre d'Arnhem jusqu'au canal de la Reine et même jusqu'à l'embouchure de la Victoria River.

Il était très difficile de pousser les investigations vers l'intérieur. C'eût été se risquer sans aucune chance d'obtenir des renseignements. Elles sont extrêmement redoutables, ces tribus qui fréquentent les territoires au nord du continent australien.

Récemment -- et le capitaine Ellis venait de l'apprendre pendant une des relâches de sa campagne -- de nouveaux faits de cannibalisme s'étaient accomplis dans ces parages. L'équipage d'un navire hollandais, le Groningue, attiré par de fausses démonstrations des indigènes de l'île Bathurst, avait été massacré et dévoré par ces bêtes fauves -- n'est-ce pas le seul nom qui leur convienne? Quiconque devient leur prisonnier peut être considéré comme destiné à la plus épouvantable des morts!

Cependant, si le capitaine Ellis devait renoncer à savoir où et quand l'équipage du Franklin était tombé entre les mains de ces naturels, peut-être parviendrait-on à retrouver quelque indice du naufrage. Et il y avait d'autant plus lieu de l'espérer que huit mois ne s'étaient pas écoulés depuis que le Californian avait ramassé ce fragment de guibre au nord de l'île Melville.

Le capitaine Ellis et son équipage s'appliquèrent dès lors à fouiller les anses, les criques, les récifs de la côte, sans souci

ni des fatigues ni des dangers auxquels ils s'exposaient. C'est ce qui explique la durée de cette exploration. Elle fut très longue parce qu'il importait qu'elle fût très minutieuse.

Plusieurs fois, le Dolly-Hope faillit s'anéantir sur les brisants encore mal reconnus de ces mers. Plusieurs fois aussi, il fut sur le point d'être envahi par les indigènes, dont on eut à repousser les praos, à coups de fusil lorsqu'ils étaient à distance, à coups de hache lorsqu'ils tentaient l'abordage.

Mais, ni sur les îles Melville et Bathurst, pas plus sur la Terre d'Arnheim jusqu'à l'embouchure de la Victoria, que dans le détroit de Torrès, les recherches ne donnèrent satisfaction. On ne découvrit nulle part les restes d'un naufrage, et aucune épave ne fut rencontrée.

Voilà où en était l'expédition à la date du 3 novembre. Quel parti allait prendre le capitaine Ellis? Considérerait-il sa mission comme terminée -- du moins en ce qui concernait le littoral australien, les îles et îlots qui en dépendent? Devait-il songer au retour, après avoir exploré les petites îles de la Sonde, dans la partie septentrionale de la mer de Timor? En un mot, avait-il conscience d'avoir fait tout ce qu'il était humainement possible de faire?

Ce brave marin hésitait, on le comprend, à se tenir quitte de sa tâche même en l'ayant poursuivie jusqu'aux rivages de l'Australie.

Un incident vint mettre un terme à ses hésitations.

Dans la matinée du 4 novembre, il se promenait avec Zach Fren à l'arrière du steamer, lorsque le maître lui montra quelques objets qui flottaient à un demi-mille du Dolly-Hope. Ce n'étaient point des morceaux de bois, des fragments de bordages ou des troncs d'arbres, mais d'énormes paquets d'herbes, sortes de sargasses jaunâtres arrachées des profondeurs sous-marines, et qui suivaient les contours de la haute terre.

«Voilà qui est singulier, fit observer Zach Fren. Que je perde mon nom, si ces herbes ne remontent pas de l'ouest et même du sud-ouest! Il y a certainement un courant qui les porte du côté du détroit?

-- Oui, répondit le capitaine Ellis, et ce doit être un courant local, qui se dirige à l'est, à moins qu'il n'y ait là qu'un déplacement de marée.

-- Je ne crois pas, capitaine, répondit Zach Fren, car, au petit jour -- cela me revient en ce moment -- j'ai déjà vu quantité de ces sargasses dérivant vers l'amont.

-- Maître, vous êtes certain du fait?...

-- Comme je suis certain que nous finirons par retrouver le capitaine John!

-- Eh bien, si ce courant existe, reprit le capitaine Ellis, il pourrait se faire que l'épave du Franklin fût venue de l'ouest, en longeant la côte australienne.

-- C'est absolument ma manière de voir, répondit Zach Fren.

-- Alors nous n'avons pas à hésiter, maître. Il faut prolonger la reconnaissance de ces côtes à travers la mer de Timor jusqu'à l'extrémité de l'Australie occidentale?

-- Jamais je n'en ai été plus convaincu, capitaine Ellis, puisqu'il est hors de doute qu'il y ait un courant de côte, dont la direction, très sensible, va toucher l'île Melville. À supposer que le capitaine Branican se soit perdu dans les parages de l'ouest, cela expliquerait qu'un débris de son navire ait pu être ramené dans les parages où nous l'avons repêché à bord du Californian.»

Le capitaine Ellis fit venir son second, et le consulta sur la convenance qu'il y aurait de continuer la navigation plus avant dans l'ouest.

Le second fut d'avis que l'existence de ce courant local exigeait

qu'elle fût au moins poussée jusqu'à l'endroit où il prenait naissance.

«Poursuivons notre route à l'ouest, répondit le capitaine Ellis. Ce ne sont pas des doutes, c'est une certitude que nous devons rapporter à San-Diégo. La certitude qu'il ne reste plus rien du Franklin, s'il a péri sur la côte australienne!»

En conséquence de cette détermination, très justifiée d'ailleurs, le Dolly-Hope remonta jusqu'à l'île Timor, afin de renouveler son approvisionnement de combustible.

Après une relâche de quarante-huit heures, il redescendit vers ce promontoire de Londonderry, qui se projette à l'angle de l'Australie occidentale.

En quittant Queen's Channel, le capitaine Ellis s'appliqua à suivre d'aussi près que possible les contours du continent à partir de Turtle-Point. En cet endroit, le courant manifestait très nettement sa direction de l'ouest à l'est.

Ce n'était pas un de ces effets de marée, qui changent avec le flux et le reflux, mais un transport permanent des eaux d'aval en amont dans cette partie méridionale de la mer de Timor. Il y avait donc lieu de le remonter, en fouillant les criques et les récifs, tant que le Dolly-Hope ne se trouverait pas en face de la haute

mer, sur la limite de l'océan Indien.

Arrivé à l'entrée du golfe de Cambridge, qui baigne la base du mont Cockburn, le capitaine Ellis jugea qu'il serait imprudent d'aventurer son navire au sein de ce long entonnoir, hérissé d'écueils, et dont les rives sont fréquentées par de redoutables tribus. Aussi la chaloupe à vapeur, montée par une demi-douzaine d'hommes bien armés, fut-elle mise sous les ordres de Zach Fren, afin de visiter l'intérieur de ce golfe.

«Évidemment, lui fit observer le capitaine Ellis, si John Branican est tombé au pouvoir des indigènes de cette partie du continent, il n'est pas supposable que son équipage et lui aient survécu. Mais, ce qui nous importe, c'est de savoir s'il existe encore quelques débris du Franklin, au cas où les Australiens l'auraient fait échouer dans le golfe de Cambridge...

-- Ce qui ne m'étonnerait pas de la part de ces coquins!» répondit Zach Fren.

La tâche du maître étant bien justifiée, il la remplit consciencieusement, en se tenant toujours sur le qui-vive. Il conduisit sa chaloupe jusqu'à l'île Adolphus, presque au fond du golfe; il en fit le tour, et ne découvrit rien qui l'engageât à porter plus loin ses investigations.

Le Dolly-Hope reprit alors sa route au delà du golfe de Cambridge, contourna le cap Dusséjour, et remonta vers le nord-ouest, en longeant la côte qui appartient à l'une de ces grandes divisions de l'Australie, connue sous le nom d'Australie Occidentale. Les îlots y sont nombreux, les anses s'y découpent très capricieusement. Mais, ni au cap Rhuliers, ni au promontoire de Londonderry, un résultat quelconque ne vint payer l'équipage de tant de fatigues, si courageusement acceptées.

Les fatigues et les dangers de cette navigation furent bien autrement graves, lorsque le Dolly-Hope eut doublé le promontoire de Londonderry. Sur cette côte, directement assaillie par les grandes houles de l'océan Indien, il existe peu de refuges praticables, dans lesquels un bâtiment désemparé puisse se mettre à l'abri. Or un steamer est toujours à la merci de sa machine, qui peut lui manquer, lorsque les secousses du tangage et du roulis sont dues à de violents coups de mer. À partir de ce promontoire jusqu'à la baie Collier, dans le York-Sund et dans la baie Brunswick, on ne voit qu'un entremêlement d'îlots, un labyrinthe de bas-fonds et de récifs, comparables à ceux qui fourmillent dans le détroit de Torrès. Aux caps Talbot et Bougainville, la côte se défend par un si monstrueux ressac que ses abords ne sont possibles qu'aux embarcations des indigènes, rendues presque inchavirables par le contre poids de leurs balanciers. La baie Admiralty, ouverte entre le cap Bougainville et le cap Voltaire[7], est tellement enchevêtrée de roches, que la chaloupe à vapeur

risqua plus d'une fois de se perdre. Mais rien n'arrêta l'ardeur de l'équipage, et, parmi ces hardis marins, c'était à qui se disputerait la redoutable tâche de coopérer à une si périlleuse opération.

Au delà de la baie Collier, le capitaine Ellis se lança à travers l'archipel Buccaneer. Son intention n'était pas, d'ailleurs, de dépasser le cap Lévêque, dont la pointe termine le King-Sund au nord-ouest.

Ce n'est pas qu'il y eût lieu de se préoccuper de l'état atmosphérique, lequel tendait à s'améliorer chaque jour. Pour cette partie de l'océan Indien, située dans l'hémisphère austral, les mois d'octobre et de novembre correspondent aux mois d'avril et de mai de l'hémisphère boréal. La belle saison commençait ainsi à s'établir graduellement, et la campagne aurait pu se poursuivre dans des conditions assez favorables. Mais il n'y avait pas à la prolonger indéfiniment; son point extrême serait atteint dès que ce courant littoral, qui remontait vers l'est en charriant des épaves jusqu'à l'île Melville, aurait cessé de se faire sentir.

C'est ce qui fut enfin reconnu vers la fin du mois de janvier 1883, lorsque le Dolly-Hope eut achevé -- infructueusement du reste -- la reconnaissance du large estuaire du King-Sund, au fond duquel vient se jeter la rivière de Fitz-Roy. La chaloupe à vapeur avait même eu à subir à l'embouchure de cet important cours d'eau

une furieuse attaque des naturels. Deux hommes furent blessés dans cette rencontre, peu grièvement, il est vrai. Ce fut grâce au sang-froid du capitaine Ellis que cette dernière tentative ne dégénéra pas en désastre.

Dès que le Dolly-Hope fut sorti du King-Sund, il vint stopper à la hauteur du cap Lévêque. Le capitaine Ellis tint alors conseil avec son second et le maître d'équipage. Les cartes ayant été soigneusement examinées, il fut décidé que l'expédition prendrait fin ici même, sur la limite du dix-huitième parallèle de l'hémisphère austral. Au delà du King-Sund, la côte est franche, on n'y compte que de rares îlots, et cette portion de la Terre de Tasman, qu'elle limite sur la mer des Indes, figure encore en blanc dans les atlas de publication récente. Il n'y avait aucun intérêt à se porter plus loin vers le sud-ouest, ni à visiter les abords de l'archipel de Dampier.

En outre, il ne restait plus au Dolly-Hope qu'une faible quantité de charbon, et le mieux était de prendre route directement sur Batavia, où il pourrait refaire son plein de combustible. Puis il regagnerait le Pacifique en traversant la mer de Timor le long des îles de la Sonde. Le cap fut donc mis au nord, et bientôt le Dolly-Hope eut perdu de vue la côte australienne.